

CA1  
T360  
- M17

31761116481052

# Marine Safety

JULY 10 \* AUTUMN 2002

## Improving Safety for Domestic Vessels

**T**ransport Canada's commitment to improving safety at sea is the impetus behind the latest round of changes in regulations and training — most with a strong focus on small commercial vessels.

Although Canada already has an enviable low accident rate, improving safety is always a priority. However, statistics demonstrate that the majority of marine accidents and fatalities in Canada involve small vessels. Tragically illustrating the fact was the drowning of two school-age passengers when the tour boat *True North II* sank on June 16, 2000, in Georgian Bay. The incident has highlighted the need for increased safety measures and a heightened safety culture regarding small vessels.

### WHAT WE ARE DOING...

A major factor in safety, the new *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001), will take final shape when the current regulatory reform emphasizing small vessels is complete. The CSA 2001 will allow the entire marine community to operate in a manner that is safe, efficient, environmentally sound, and responsive to the needs of Canadians.

A project team has been hard at work consulting with clients across Canada and coordinating the development of the new Small Vessel Regulations. Amendments to existing regulations requiring passenger safety briefings and life saving equipment were recently implemented.

In the spring of 2003, Transport Canada Marine Safety will roll out a new **safety regime** for domestic vessels. The new regime applies to small commercial vessels up to 150 gross tons. This includes a significant number of vessels of 15 gross tons or less, carrying 12 or fewer passengers, which may not have been previously inspected. When fully implemented, the new safety regime will apply to more than 90% of Canada's domestic fleet.

To help in this regard, Marine Safety has delegated certain services for larger vessels to classification societies. The shift provides a greater opportunity for Marine Safety to focus on the priorities and partnerships that promote marine safety for all commercial vessels in Canada.

The new safety regime will cover such areas as inspections, vessel requirements, inspector and operator training, and passenger awareness. Development of a safety regime for fishing vessels, similar to the one for small commercial vessels, is also underway.

...continued on page 8

For more details see inside on page 6



## Review

### Table of Contents

Remarks from the Director General	2
Working Together...	3
New Transport Canada Publications Online	4
The Task Ahead — CSA 2001 Regulatory Reform	5
Online Training Launched	6
Marine Fire Protection	7
A Fond Farewell to Bud Streeter	10
Retirement Celebrations	11
New Training Approach for Small Vessels	12



Government of Canada Gouvernement du Canada

## Marine Services Online

One click away  
to marine information!

[www.marineservices.gc.ca](http://www.marineservices.gc.ca)

Canada

*Marine Safety Review* is published by the Marine Safety Directorate of Transport Canada to keep the maritime community informed about marine legislation, relevant research, projects and events.

## Submissions

We welcome any story ideas you would like to pass along, including articles, photos and suggestions. Please provide your name, address and phone number. The editorial staff reserves the right to edit all submissions for length, clarity and style.

## Inquiries

Please forward comments, queries, insights to:

Editor

*Marine Safety Review*  
Transport Canada, Marine Safety  
Tower C, Place de Ville  
330 Sparks Street, 11<sup>th</sup> Floor  
Ottawa, Ontario  
Canada K1A 0N8

Telephone: (613) 990-6653  
Facsimile: (613) 990-6191

E-mail: [marinesafety@tc.gc.ca](mailto:marinesafety@tc.gc.ca)

Web site: [www.tc.gc.ca/marinesafety](http://www.tc.gc.ca/marinesafety)

Articles do not necessarily reflect the policies or views of the Marine Safety Directorate. Unless otherwise noted, material in this newsletter may be reproduced freely, provided that *Marine Safety Review* is credited as the source.

# Remarks from the Director General

**T**hese are busy times at Marine Safety. As always, our efforts are aimed at improving safety at sea, with an ever-increasing focus on small commercial vessels and regulatory reform.

As many of you know, the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) received Royal Assent on November 1, 2001. I'd like to gratefully acknowledge and thank Marine Safety employees, our partners, and stakeholders for their contributions towards this historic milestone.

The resulting task of revising more than 100 existing regulations is now underway. Along with our Fisheries and Oceans Canada colleagues, I am confident that the regulatory reform team is well positioned to meet the challenges that lie ahead.

I am pleased to report that significant progress has been made in the development of training programs. Marine Safety, in consultation with Fisheries and Oceans Canada and the fishing industry, are developing a Basic Safety Training Program and an Operator Proficiency Training Program for small vessels. For further information, see the article, "New Training Approach for Small Vessels."

Marine Safety's National Training Program (NTP), mandated to develop technical courses for our Marine Safety personnel, also made significant strides. Training courses recently developed and delivered include: *Marine Inspector's Introductory Course*, *Small Passenger Vessel Inspection*, and *Investigations, Phase I and II*. More accomplishments from this program are included in this issue.



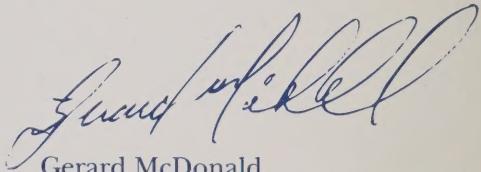
Gerard McDonald

On the horizon, Marine Safety will also roll out a new safety regime for all domestic vessels — including by next year, the smaller vessels previously exempt from inspection. Notably, a new safety system for fishing vessels is also in the works.

These initiatives bring with them an optimism and excitement for the future.

On a personal note, I would like to say I look forward to continuing this important and challenging work with all of you in my new capacity as Director General of Marine Safety. I know I can count on your support as we chart the course for the future.

Sincerely,



Gerard McDonald  
Director General  
Marine Safety



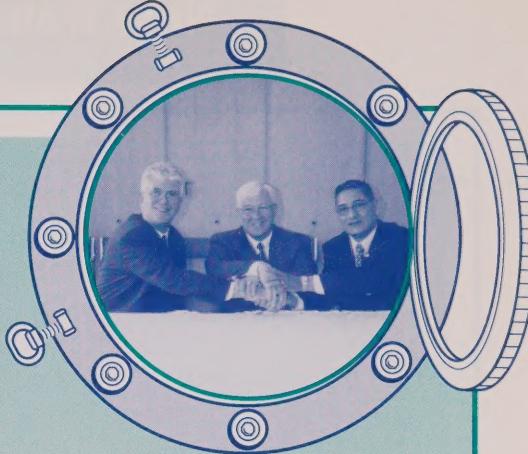


## DECLARATION ON PORT STATE CONTROL FORGES STRONGER RELATIONSHIPS

A declaration signed last year will build a stronger relationship among three maritime authorities.

During the meeting of the International Maritime Organization's (IMO) Maritime Safety Committee, the maritime authorities of Canada, the United States and Mexico signed a Joint North American Declaration on Port State Control.

Under the North American Free Trade Agreement (NAFTA) initiative, the partners will work toward harmonizing procedures, and exchanging information and inspectors.



## INTERNATIONAL COOPERATION ON MARINE ENVIRONMENT, SAFETY AND SECURITY

Earlier this year, former Deputy Minister Margaret Bloodworth represented Canada at a Ministerial Conference of Transport Ministers in Tokyo, Japan.

Ministers from 20 developed countries issued four joint statements calling for international cooperation to combat environmental problems related to transport infrastructure. The proposals in the statements included actions to eliminate sub-standard ships that could cause marine pollution, condemnation of the September 11<sup>th</sup> 2001 terrorist attacks in the United States, and an expression of full support for international moves to enhance security for air and maritime transportation.

Declaration signing ceremony. From left to right: Richard Day, Director, Ships and Operations Standards, Transport Canada; Rear Admiral Paul Pluta, Assistant Commandant for Marine Safety and Environmental Protection, United States Coast Guard; and Captain Angel Suarez Vallejo, Counselor of Maritime Affairs, Embassy of Mexico in London.

During the conference, Ms. Bloodworth signed a bilateral Memorandum of Understanding (MOU) between Transport Canada and the Ministry of Maritime Affairs and Fisheries of the Republic of Korea to promote technical cooperation between the two countries in marine safety and security.



MOU signing. From left to right: Mr. Eun Lee, Director General, Maritime Safety Management Bureau, Republic of Korea; Mr. Seong-ho Kim, Maritime and Fisheries Attaché, First Secretary, Embassy of the Republic of Korea in Japan; Mr. Ki-Tack Lim, Director, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, Republic of Korea; Mr. H.E. Yu Sam-Nam, Minister of Maritime Affairs and Fisheries, Republic of Korea; Richard Day, Director, Ships and Operations Standards, Marine Safety, Transport Canada; Margaret Bloodworth, former Deputy Minister, Transport Canada; Bernard McPhail, First Secretary Economic Section, Canadian Embassy in Tokyo; and David Steuerman, Second Secretary, Automotive, Aerospace, Defence and IT, Canadian Embassy in Tokyo.



## TRANSPORT CANADA AND GERMANISCHER LLOYD SIGN DEAL TO FOSTER SAFETY AT SEA

A new long-term partnership between Transport Canada and Germanischer Lloyd (GL) is designed to benefit Canada's marine industry and safety at sea.

Last year, the two organizations signed an agreement that delegates to and regulates GL in the statutory certification of vessels registered in Canada. The agreement is part of the current move to delegate some duties to classification societies to allow Marine Safety a greater opportunity to focus on priorities and partnerships pertaining to safety at sea for Canadian vessels. In addition to GL, three other classification societies have signed agreements to date – Lloyds Register of Shipping, the American Bureau of Shipping and Det Norske Veritas. Bureau Veritas is in the final stages of concluding an agreement, and Class NK has expressed an interest.

Signing ceremony. From left to right: Hugues Mazhari, Area Manager GL Canada; Hartmut Hormann, Director GL; Fritz Grannemann, Managing Director GL Division Americas; and Victor M. Santos-Pedro, Director TC.



As well as signing of the agreement, there are a number of other prerequisites that have to be met for acceptance of a classification society under the associated *Delegated Statutory Inspection Programme*. ↗

## SHIPS' ELECTRICAL STANDARDS (2002) — TP 127

This publication, amended in 2002, sets out minimum standards of safety for electrical equipment, installations and appliances, and the requirements of first and periodic inspections. Amendments apply only to new vessel construction, vessels coming into Canadian Registry, or where substantial reconstruction or modification is carried out on existing installations.

## APPROVED TRAINING COURSES (2001) — TP 10655

This publication, updated in 2001, lists all Transport Canada-approved training courses offered by institutions in Canada, the United States and the United Kingdom. Includes contact names and addresses.

## SURVIVAL IN COLD WATERS (2001) — TP 13822

Currently within Canada's internal lakes and rivers, there are numerous personnel being moved over water during the winter and spring months in vessels without liferafts. Whether this is an acceptable practice is the question addressed in this research paper.

## MEDICAL EXAMINATION OF SEAFARERS — PHYSICIAN'S GUIDE (2001) — TP 11343

This publication sets out the administrative procedures for issuing medical certificates, the factors to be taken into account by physicians and registered nurses in conducting medical examinations, the physical requirements for seafarers seeking a medical certificate and the tests to be used in establishing whether a seafarer meets these requirements.

## PILOTAGE RISK MANAGEMENT METHODOLOGY (2001) — TP 13741

Transport Canada intends to provide each Pilotage Authority with the tools and aids to assist them in fulfilling the recommendations in the Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues. These include the use of this document and training courses to facilitate the conduct of future risk-based assessments in support of decisions to be made by the Pilotage Authorities.

## MARINE SAFETY — PORT STATE CONTROL — ANNUAL REPORT 2001 — TP 13595

This publication focuses on the control of foreign vessels calling in Canadian ports, including Canadian and international initiatives, as well as statistical reports. In 2001 Transport Canada employed effective measures to reduce the number of foreign vessels which do not comply with established conventions and to provide improved training for port State control inspectors.

## CONSTRUCTION STANDARDS FOR SMALL VESSELS (2002) — TP 1332

This revised Standard supersedes the *Construction Standards for Small Vessels TP 1332-1999*. The responsibility for its application is jointly shared by the Canadian Coast Guard, Office of Boating Safety for pleasure craft, and by Transport Canada Marine Safety for commercial vessels respectively. This Standard will further be revised for incorporating by reference into the *Small Vessel Regulations*.

In addition to the above publications, Marine Safety has in recent months issued a number of new **Ship Safety Bulletins**:

- 01/2002 — Defective Hydrostatic Releases
- 02/2002 — Horizontal Chart Datums and Position Accuracy
- 03/2002 — Solid Bulk Cargoes: Deviation from the Load Conditions and Limitations Given in the Approved Loading Manual
- 04/2002 — Impending Requirement for a VHF Radio Installation with Digital Selective Calling (VHF-DSC Radio)
- 05/2002 — International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention
- 06/2002 — Passenger Safety Briefings
- 07/2002 — Emergency Escape Breathing Devices
- 08/2002 — Engineering Certification — Updates
- 09/2002 — Bilge Pumping Systems: Early Detection Saves Lives

You can find these bulletins and a complete listing of all Marine Safety publications online at [www.tc.gc.ca/marinesafety/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/marinesafety/menu.htm) 

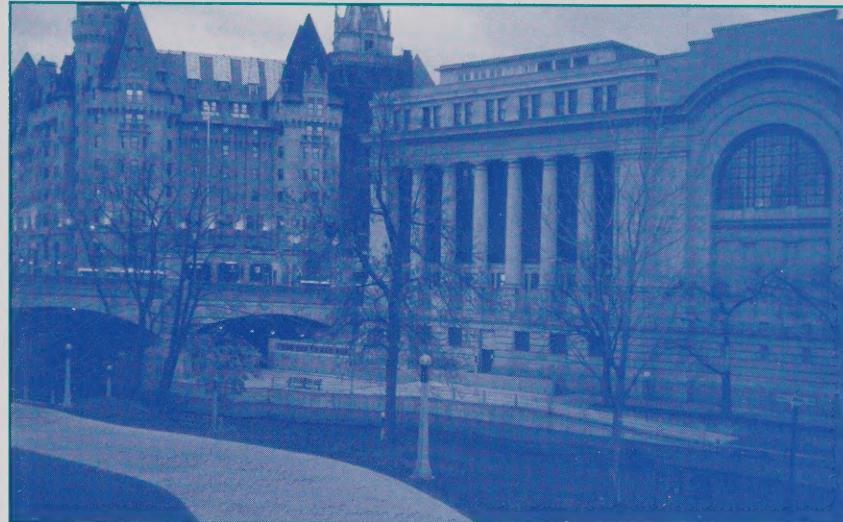
# The Task Ahead — CSA 2001 Regulatory Reform

A major phase in the modernization of Canada's shipping legislation came to a conclusion when the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) received Royal Assent on November 1, 2001. The changes to the *Act* have resulted in a legislative framework that has been simplified and is clear and easy to understand. The technical detail has been removed and will be transferred to regulations, standards and other relevant documents.

Attention is currently focused on reforming the regulatory regime that supports the *Canada Shipping Act*. Although CSA 2001 received Royal Assent, its official implementation is a few years away. Transport Canada, in partnership with Fisheries and Oceans Canada (Canadian Coast Guard), has mandated project teams to review and restructure more than 100 existing regulations. This project will be carried out in two phases.

Phase one, already underway, deals with regulations that are a priority to marine safety and the environment, as well as with the regulations that are required: (i) to support new concepts introduced in the reformed CSA, (ii) to cover provisions that are proposed to move from the *Act* to regulation, and (iii) to cover provisions that are inconsistent with the reformed CSA.

Phase two will focus on existing regulations that are legally consistent with the new *Canada Shipping Act, 2001*, but need to be updated and modernized. Projections are that this second phase will be completed within two years of official CSA 2001 implementation. The regulations made under the current *Canada Shipping Act* will remain in force until the new CSA 2001 is in place.



The April 2002 CMAC (Canadian Marine Advisory Council) was held at the Government Conference Centre in Ottawa.

While regulatory reform remains a top priority, it will be completed parallel to fulfilling operational obligations to the marine industry and Canadians.

It is the goal of Transport Canada and Fisheries and Oceans Canada to include the marine community in developing new regulations that reflect both the needs of the marine industry and the Government of Canada's commitment to protect persons, property and the environment. To that effect, two series of consultation meetings have been held to date. The initial round of consultations provided participants with an overview of the new CSA 2001 and was followed by discussions on rationalization of regulatory thresholds. The second round dealt with regulations for small vessels. Plans for more consultations are in the works.

"Participation of the marine community in the regulatory reform process will allow us to develop regulations

that are coherent, logical, risk-based, and responsive to the ever-changing needs of the Canadian marine community. The development of a new regulatory scheme is an enormous task. Transport Canada and Fisheries and Oceans Canada are counting on our stakeholders to help us in achieving this goal," says Bill Nash, Director, Regulatory and International Affairs, Marine Safety.

For dates and locations of future consultation meetings, visit the Consultations Calendar on the Marine Safety, Regulatory and International Affairs web site: [www.tc.gc.ca/marinesafety/Reg-Inter-Aff/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/marinesafety/Reg-Inter-Aff/menu.htm)

For more information on the Regulatory Reform Project, go to: [www.tc.gc.ca/CMAC/cmacmain.htm](http://www.tc.gc.ca/CMAC/cmacmain.htm)

Contributors:

Bill King and Linda Brazeau  
Marine Safety  
Ottawa

# Online Training Launched

## A TRAINING NEED

Although marine expertise is a condition of employment for marine inspectors, they must assimilate a substantial body of knowledge to operate effectively within the complex regulatory framework administered by Transport Canada Marine Safety. It is generally accepted that newly hired marine inspectors face a steep learning curve in this regard. Among the many subjects to be absorbed are acts, regulations, conventions, standards and codes, a wide variety of safety programs, as well as responsibilities under international agreements.

To meet this need, the Marine Safety National Training Program (NTP) has developed the *Marine Inspector's Online Handbook*, a self-study package available on the Transport Canada, Marine Safety Intranet. The course, which takes about 25 hours of learning time, focuses on the knowledge base associated with the duties of marine inspectors. The Online Handbook is a prerequisite to the *Marine Inspector's Introductory Course* which completes the orientation training program. It is hoped that the handbook will also prove useful to experienced personnel as a reference or refresher manual.

## WHY ONLINE LEARNING?

The handbook is the first attempt by Marine Safety to put training online. NTP staff hope that this new delivery method — which is being used increasingly by industry, government and educational institutions — will provide effective and efficient instruction, make access to training easier and reduce costs.

Because the handbook is available on the Intranet, and therefore on everyone's desktop computer, new entrants will be able to start their orientation training immediately. Other advantages of online training — also known as e-learning — are:

- availability of instruction anytime;
- accommodation of different levels of entry knowledge — trainees don't need to spend unnecessary time on subjects they already know;
- better assimilation of information because learning is self-paced and can be distributed over time;
- consistency in content and presentation; and
- no time lost on travel.

In designing the Online Handbook, NTP staff have tried to produce a training package that is comprehensive, easy to use and flexible and that offers opportunities for supplementary learning and interaction with subject matter experts.

## WORKING TOGETHER

All of the NTP's projects are collaborative efforts. This was especially true of the development of the Online Handbook. Throughout the project, NTP staff drew on the expertise of many Technical Inspectors (TIs) throughout headquarters and the regions, and frequently called on our Web Developers to keep the program running smoothly.

The NTP staff would like to say thanks to all the TIs who took the time to review and comment on various parts of the handbook as well as to the first group of new inspectors who worked through the field trial version as part of their orientation training.

It is hoped that this type of collaboration will be an ongoing feature of the handbook. The NTP plans to gather feedback from users continuously and revise the handbook periodically so that it will remain up-to-date, informative and interesting. Users can comment, raise questions or make suggestions at anytime by clicking on the "feedback form" button found throughout the handbook.

## WHERE TO FIND IT

The *Marine Inspector's Online Handbook* can be accessed from the Inspector's Corner page of the Marine Safety Intranet site:  
[tcinfo/marinesafetyinspectors/menu.htm](http://tcinfo/marinesafetyinspectors/menu.htm)

Contributor: Philip Ryan  
Marine Safety, Ottawa

## MARINE SERVICES ONLINE ... from front cover

We are pleased to introduce a new Web site, **Marine Services Online** ([www.marineservices.gc.ca](http://www.marineservices.gc.ca)). This site provides one-stop, easy-to-find information on the marine services offered by Transport Canada, Environment Canada, and Fisheries and Oceans Canada, as well as links to useful related sites.

Check out the site and let us know what you think. Was there something you found really helpful, or is there something you would like to see added? Do you have a suggestion for what could be changed or improved? Your comments will help shape the future development of this site, so "get on board" and make a difference!

# Marine Fire Protection

## Phasing Out Halon and Exploring Alternatives

From the beginning of time humans have been fascinated by fire and its uses, but have not yet found a superior way to extinguish the hundreds of unwanted fires in forests, buildings, and on board ships.

Water has always been the first choice for putting the fires out, followed by other agents such as foam, dry chemicals, carbon dioxide ( $\text{CO}_2$ ), and finally the wonder gas halon.

On board ships  $\text{CO}_2$  was the gas most commonly used for extinguishing fires until the 1960's, when halon was introduced and accepted by the International Maritime Organization (IMO) and Canada. Halon was deemed more suitable than  $\text{CO}_2$  as it needs minimum storage space, is odourless, colourless, and electrically non-conductive.

In addition, halon is a "clean agent", and safe for humans in occupied spaces at the designed concentrations. The gas is suitable for extinguishing fires in every class — Class A combustible materials, Class B flammable oils and liquids, and Class C live electrical and electronic equipment.

Unfortunately, scientists have discovered that halon, when released into the atmosphere, depletes the earth's ozone layer. For this reason, the Montreal Protocol, an international treaty to which Canada is a signatory, banned the production of halons from January 1994. IMO has also prohibited its use on Safety Convention ships built on or after October 1, 1994, and Canada has prohibited its use on domestic ships registered on or after October 1, 1995.

Ships built before these dates may continue using recycled halon from IMO-listed countries and service agencies listed by Underwriters' Laboratories of Canada (ULC). For all others,  $\text{CO}_2$  is the only gas so far that the IMO and Canada allow for fire protection on ships.

Environment Canada has called for the phasing out of chlorofluorocarbons (CFC's) and halons in the national action plan of May 2001. The phasing out of systems for those ships still permitted to use halon will take place according to the following schedule:

- By 2003, refilling of portable halon equipment will be prohibited.
- For fixed systems, one refill will be allowed between 2005 and 2010 on condition that the system is replaced by an alternative within a year of refill.
- Beginning in the year 2010, all refills will be prohibited — a restriction that also applies to all Canadian ships.

Many halon alternatives have undergone tests, and when they fully meet IMO and Canadian requirements, they will gain approval for use on Canadian ships. 

### Reference Sources:

- IMO - SOLAS CH II-2
- IMO - MSC 27 (61) Resolution
- Environment Canada (CEPA)
- TP 4813 — Fire Protection, Detection and Extinguishing Equipment Regulations
- Ship Safety Bulletin 15/1995 — Halon and Halon Alternatives as Fire Extinguishing Medium on Canadian Vessels

Contributor: Matthew Andrades  
Marine Safety  
Ottawa

The Marine Safety National Training Program provides job-specific training to Marine Safety Directorate personnel in support of national objectives. Current course offerings include:

[Marine Inspector's Online Handbook](#)

[Marine Inspector's Introductory Course](#)

[Small Passenger Vessel Inspection](#)

[Quality Assurance Introductory Course](#)

[Examiner's Introductory Course](#)

[Port State Control](#)

[Global Maritime Distress Safety System \(GMDSS\) Inspection](#)

[Marine Occupational Safety and Health \(MOSH\)](#)

[Pollution Prevention Officer Course](#)

[Implementing ISO 9001](#)

[Managing the Marine Occupational Safety and Health Program](#)

[Investigations — Phase I and II](#)

A course on Ship Inspection and Certification is under development.

Over the years, Transport Canada's efforts to improve the safety of small vessels has garnered the support of external safety organizations that share a similar goal. Clearly, owners, operators, and passengers of small vessels will benefit from the current undertakings and the resulting new safety regime. Information on knowing how to keep Canada's small commercial vessels safe will be more readily available than ever through the Transport Canada Web site, public service announcements, free kits, and other media. Ultimately, the public at large benefits from improved safety on Canada's waters.



*Contributor: Ross MacDonald,  
Marine Safety  
Ottawa*

## MAJOR INITIATIVES OF THE 2003 SAFETY REGIME

- **Facts driving policy-making** include defining the small vessel population, analyzing incident data, and identifying risks and accident trends.
- **Regulations and Standards** will include amending or writing the safety-priority regulations for the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001), as well as updating standards and guidelines.
- **Inspection Regimes and Enforcement** involve developing inspection procedures and checklists to support the "first or initial inspection" of all small commercial vessels in Canada. Self-inspections and spot or random inspections are also critical elements. Partner agencies such as the Canadian Coast Guard, Royal Canadian Mounted Police and Ontario Provincial Police will augment the capacity of Transport Canada Marine Safety by assisting with enforcement under CSA 2001.
- **Education Directives** will be aimed at passengers, owners and operators, as well as inspectors to improve safety awareness, information, and knowledge. To support the new risk-based inspection regime, Marine Safety has already developed a Small Passenger Vessel Inspection Course and is also moving forward on new training requirements dealing with basic safety and operator proficiency for small commercial and small fishing vessels.
- **Coordination Efforts (Interfaces)** involve coordination inside and outside Marine Safety to ensure understanding, cooperation and the resulting stronger relationships. Internally, efforts will involve regulatory, registry, personnel certification, quality assurance, training, and inspection divisions of Marine Safety, while intergovernmental liaison will be with Fisheries and Oceans Canada, the Transportation Safety Board and enforcement agencies. Also, coordinating efforts with the Canadian Marine Advisory Council (CMAC) stakeholders, industry associations, foreign governments and agencies, such as International Organization for Standardization (ISO) and the American Boat and Yacht Council (ABYC), will ensure a sound, reasonable approach to change and harmony with other safety regimes.



## FEATURES OF THE 2003 SAFETY REGIME

### Taking a more comprehensive approach

All small commercial vessels will be subject to inspection, including some vessels currently exempted from mandatory annual inspection, such as those 15 gross tons or less and carrying 12 or fewer passengers. A newly developed database will grow as more small vessels are inspected upon entry into the program.

### Working with progressive safety requirements

In addition to vessel size and number of passengers carried, new regulatory requirements will consider the activity of the vessel and the area of operation. Safety requirements, such as the life saving equipment carriage and vessel design for stability, will increase in a graduated manner according to logical safety considerations.

### Taking a fresh approach to inspections

A system of annual self-inspection and reporting will be implemented, augmented by random inspections and safety audits. Enforcement

agencies will undertake unscheduled and targeted inspections of critical safety equipment on behalf of Marine Safety, greatly increasing the dockside inspection capacity and promoting compliance. Field tools, such as handheld computers with access to virtual libraries, will help inspectors to be better informed and more effective on-site.

### Managing risk

Marine Safety inspectors will not be able to visit every vessel every year. Nevertheless, better data about vessels and analysis of accident causes will allow inspections to focus on the vessels most at risk, and the most critical safety equipment and systems aboard them, making inspections more effective.

### Focusing on operator proficiency

The basic requirements for safety training and operator proficiency for crews and operators of small commercial vessels have been identified. The full spectrum of small vessels will be covered by a certification or safety/proficiency requirement.

### Building a safety culture

Safety is a shared responsibility. Supporting the Marine Safety inspectors will be classroom and e-learning programs, electronic libraries, and quality assurance programs, all geared toward improved inspections. Vessel owners and operators will be able to access information via Web sites and information kits, and other strategies are being developed to heighten public awareness of small vessel safety issues.

### Valuing client and stakeholder input

Consultations across the country are gathering valuable input on the regulations and guidelines underpinning the new safety regime. The Canadian Marine Advisory Council (CMAC) will continue to provide a forum for discussing and resolving issues.

### Changing together

Most people recognize that small vessel safety can be improved and changes are necessary. Consequently, Transport Canada Marine Safety, its partners, and the small vessel community are collaborating on the design of a sensible and sustainable safety regime that meets the needs of Canadians.

## MARINE SAFETY'S CANADIAN PORT STATE CONTROL SYSTEM A WINNER

Transport Canada's Marine Safety Directorate has received the gold medal for its Canadian Port State Control System (CPSCS).

The group received the medal at GTEC's (Government Technology Exhibition) "Ninth Annual Salute to Excellence in the Management of Information and Technology in the Public Sector". The CPSCS won in the categories **Investing Strategically in IM and IT** and **Strategic Information Management**.

The CPSCS considerably enhances the service that Port State Control Officers deliver by enabling them to carry out inspections more efficiently and helping to ensure the highest standards of vessel safety.



From left to right: Said Nassif, Scott Holloway, Berthier Pineau, Suzanne Minier-Chouinard and William Henderson, Inspection and Operation Standards, Ottawa.

# A Fond Farewell to Bud Streeter

Bud Streeter, Director General of Marine Safety for the past five years, left the Public Service earlier this year. Colleagues, government officials, and leaders from the shipping industry attended a gathering in Ottawa to pay tribute to Bud and wish him "bon voyage".

Bud was acknowledged for his leadership during the many challenging and eventful times of the past five years. Said Bud of the celebration and memorable tributes presented, "I accept the accolades of my peers and I return these sentiments to all who have worked many long hours in the accomplishment of our goals. It has been a tremendous honour to be involved with such a dedicated team at Marine Safety and with people from organizations whose common goal is improving safety at sea. I look forward to watching your future endeavors and wish you every success."

Most would agree that while changes bring with them fond memories of positive experiences of the past, they also bring optimism and excitement for the future. It is in this spirit that we in turn wish Bud continued success in his new role with Lloyds Register of Shipping. ↗



*Bud and wife Carol*



*Warm handshake from Transport Minister David Collenette.*



*Among the many gifts was this glass clock, presented by Bill Nash  
Director, Regulatory and International Affairs on behalf of the CSA Regulatory Reform Team.*



*Bud makes a point.*



# Retirement Celebrations

## *"Reunion-like Celebration"*

### *Marks Retirement of Émile Le Bars*

Émile Le Bars was a master mariner before going on to teach and serve as director at the Institut Maritime du Québec in Rimouski. In October 2001, Émile ended his 26-year career with Marine Safety as Manager of the Cargoes and Pollution Prevention Division.

More than 125 people gathered in Ottawa to wish him and his wife, Maria, happiness and longevity in his retirement. In fact, the gathering became somewhat of a reunion, since many retirees and representatives of the marine industry attended the event.

In addition to this farewell celebration, Émile was later honoured at the national CMAC meeting, where he received the Transport Canada Appreciation Award.

Émile was greatly touched by the recognition coming from all sectors of the department and the maritime industry.



Émile Le Bars



John Clarkson (at left) presents to Captain Toki Ghuman (at right) his retirement certificate.

### *Brian Keefe Retires after Tireless Contribution in 35-Year Career*

After a 35-year career as a marine engineer, Brian Keefe has left his role as an Examiner of Engineers for the life of a "retired old salt."

Brian started his career as a marine engineer in the UK, working his way up the experience ladder to the position of chief engineer with some of the best known shipping lines of the times. He emigrated to Canada in the 1980s as a lecturer in marine engineering. He then spent a number of years both in Newfoundland and Ontario, passing on his knowledge to those "still willing to get their hands dirty."

Brian started his Marine Safety career at Transport Canada in 1998 as an Engineering Inspector and Examiner. In Ottawa, his years of experience and knowledge were put to work smoothing the waters of the regulatory world for the career he loved.

Brian is a tireless individual, whose contributions to the training and safety of mariners will be missed.

### *Outstanding Knowledge Marks 25-Year Career of Captain Toki Ghuman*

Captain Toki (Tarlok) Ghuman built an outstanding corporate knowledge of personnel certification in his career of more than 25 years with Transport Canada Marine Safety.

Toki retired from his position as Acting Manager, Nautical Certification on October 30, 2001, after working in various parts of the country. Many of his colleagues in Marine Safety and several others from the marine industry were present to wish Toki a fond adieu at a farewell luncheon in Ottawa.

Colleagues wish Toki much good health and happiness in his retirement years ahead. ↗

# New Training Approach for Small Vessels

Training programs dealing with basic safety and operator proficiency for small commercial and small fishing vessels moved closer to reality at the national meeting of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC), April 29 – May 2, 2002.

John Clarkson, Chair of the Standing Committee on Personnel, presented a draft discussion paper, *Amendments to the Crewing Regulations and Marine Certification Regulations*, outlining proposals for new training programs. The document garnered unequivocal support. It was agreed that the training would include and apply to both small commercial and fishing vessels. The paper is currently available online at [www.tc.gc.ca/CMAC/documents/coverediscussion.htm](http://www.tc.gc.ca/CMAC/documents/coverediscussion.htm)

Currently, there is no mandatory training requirement for operators of passenger vessels under 5 gross tons, non-passenger vessels under 10 gross tons or fishing vessels under 60 gross tons. Marine Safety and stakeholders are working together to develop basic safety and proficiency training courses for operators of these vessels. Recognizing the need for owner/operator training, setting the standards for qualification, and working with associations to deliver this training is the cornerstone to success.

The **Basic Safety Training Program** is intended to provide small vessel operators and crew members with a

basic understanding of the hazards associated with the marine environment and how to deal with them. The program roster will include hazards due to fire, weather and sea conditions, as well as abandonment, survival and passenger safety.

The **Operator Proficiency Training Program** will focus on nautical subjects including navigation, seamanship, meteorology and stability.

Operators will be required to take one of the above training programs based on the type of small vessel they are operating. The topics covered in both training programs will encompass the Canadian Coast Guard's criteria for pleasure crafts, so no additional training will be required for this type of operation.

In regards to small fishing vessels, the CMAC working group proposed that the Fishing Master IV certificate will be required for vessels between 15 gross tons and 60 gross tons while voyaging more than 20 miles

offshore. The Operator Proficiency Training Program will be a requirement for vessels up to 60 gross tons operating within 20 miles offshore and all vessels under 15 gross tons. It is worth noting that any "cut-offs" are only proposed, as they are subject to revision as part of the *Canada Shipping Act, 2001* regulatory reform.

Both the Basic Safety and Operator Proficiency Training Programs will be mandatory and will be delivered by any organization capable of meeting Marine Safety's course approval criteria. The training provider will issue to participants, a standard training certificate, approved by Transport Canada, which will serve as proof of qualification. Marine Safety's only direct involvement in the qualification process, beyond course approval and auditing, will be to keep a database of issued Training Certificates. The above method of delivery is very similar to the current Marine Emergency Duties Program.

Under this training approach, organizations such as passenger vessel associations and fish harvester organizations will be able to deliver these programs to their own members. A number of training providers and industry organizations have already submitted course proposals based on the discussion paper.



Contributors:

Ray Krick and Gurbir Rangar  
Marine Safety  
Ottawa

Ray Krich et Gurbir Rangar  
Securité maritime, Ottawan



# Nouvelle approche de formalisation pour les petits bâtiments

Les deux programmes de formation seront obligatoires et serviront donc par des organismes en mesure de satisfaire aux critères d'approbation des cours de la Sécurité maritime. Le fournisseur de la formation délivrera aux participants un certificat général de formation approuvée par Transports Canada qui servira de preuve de compétence. La seule participation compétitive de la Sécurité maritime dans le processus de qualification, au-delà de l'approbation et de la vérification des cours, sera de constituer une base de données des certificats de formation délivrés. La méthode de présentation mentionnée ci-dessus est très semblable à celle du programme actuel de formations d'urgence en mer selon cette méthode de formation, les organismes tels que les associations de navires à passagers et les associations de pêcheurs professionnels seront en mesure de fournir ces programmes à leurs membres. Des fournisseurs de formation et des organismes de travaille ont déjà présenté des propositions de cours qui sont basées sur le document de travail.

pour les bateaux entre 15 et 60 ton-  
neaux de jauge brute qui voyagent  
à plus de 20 milles de la côte. Le  
programme de formation de compe-  
tence pour les conducteurs sera  
exigé pour les bâtiments d'au plus  
60 tonnesaux de jauge brute exploitées  
à moins de 20 milles de la côte et  
pour tous les bâtiments de moins  
de 15 tonnesaux de jauge brute. Il  
est important de souligner que les  
« délimitations » ne sont que des  
suggessions et elles feront l'objet de  
révisions dans le cadre de la réforme  
des règlements de la Loi de 2001 sur  
le maritime marchandise du Canada.

Le programme de formation de base en matière de sécurité à être concue pour fournir aux exploitants de petits bâtimennts et aux membres de l'equipage une bonne compréhension des risques associés à l'environnement marin et la façon dont on doit les traiter. Le programme de formation comprendra les risques liés aux immondies, aux conditions météorologiques et à l'état de la mer, et traitera aussi de l'absurdon du navire, de la sécurité et de la sécurité des passagers.

Le programme de formation de sera axé sur des questions maritimes complémentaires pour les conducteurs de navires et de la stabilité.

Il existe actuellement au moins 5 tonneaux de jauge brute qui sont pas des navires de moins de 10 tonnes et des navires à passagers de moins de 5 tonnes qui exploitent pour les personnes qui obligatoirement exigence de formation obligatoire pour les personnes qui exploitent des navires à passagers de moins de 5 tonnes de jauge brute, des navires de moins de 10 tonnes qui ont au moins 60 tonnes de jauge brute. La Sécurité maritime et les intervenants travaillent en collaboration pour élaborer des cours de formation de base en matière de sécurité et de compétence pour ces navires. Pour mener à bien ces programmes, il faut reconnaître la nécessité de former les propriétaires/exploitants, établir des normes de compétences et donner cette formation pour travailler avec les associations pour

évenementielles et de la sécurité. Ces dernières sont destinées à faciliter l'accès à l'information et à faciliter les échanges entre les citoyens et les autorités publiques. Elles visent à promouvoir la transparence et l'efficacité dans le fonctionnement des institutions publiques.

Le deuxième objectif est de renforcer la participation citoyenne. Les citoyens doivent être informés et impliqués dans les processus de décision. Cela passe par la promotion de la citoyenneté active et la sensibilisation aux droits et obligations civiques.

Le troisième objectif est de renforcer la sécurité et la stabilité du système politique. Cela nécessite une meilleure coordination entre les différents acteurs politiques et une meilleure gestion des crises politiques.

Enfin, le quatrième objectif est de renforcer la légitimité et la crédibilité du système politique. Cela passe par la promotion de la transparence et de l'éthique dans les institutions publiques.



L'occasion de son départ à la retraite.  
Lui souhaient sante et bonheur, à  
Les collègues du capitaine Ghuman

29 octobre dernier, à Ottawa.  
Le capitaine Ghuman a quitté ses fonctions de gestionnaire intérimaire de la Délivrance des brevets nauti-  
ques le 30 octobre 2001, après avoir travaille dans diverses régions du pays. Bon nombre de ses collègues représentants de l'industrie mar-  
itime ont tenu à lui exprimer leurs meilleures voeux à l'occasion d'un événement aussi spécial. M. Keeffe est un travailleur dévoué, dont le départ laisse une grande vide dans les secteurs de la formation et de la sécurité des navigateurs.

Le capitaine Ghuman a quitté ses fonctions de gestionnaire intérimaire de la Délivrance des brevets nautiques le 30 octobre 2001, après avoir travaillé dans diverses régions du pays. Bon nombre de ses collègues représentants de l'industrie mar-  
itime ont tenu à lui exprimer leurs meilleures voeux à l'occasion d'un événement aussi spécial. M. Keeffe est un travailleur dévoué, dont le départ laisse une grande vide dans les secteurs de la formation et de la sécurité des navigateurs.

**Le capitaine Toki Ghuman :**

Le capitaine Toki Ghuman a été honoré à l'occasion d'une réunion du Conseil consultatif maritime canadien nationale, où il a reçu le Prix d'excellence de Transport Canada pour ses contributions exceptionnelles au service de la sécurité maritime. Au cours de sa carrière au sein de la Sécurité maritime de Transport Canada, qui s'est échelonnée sur plus d'un quart de siècle, le capitaine Toki (Tok) Ghuman a acquis une connaissance générale exceptionnelle en matière de certification du personnel.

**Le capitaine Toki Ghuman :**

Le capitaine Toki Ghuman a été honoré à l'occasion d'une réunion du Conseil consultatif maritime canadien nationale, où il a reçu le Prix d'excellence de Transport Canada pour ses contributions exceptionnelles au service de la sécurité maritime. Au cours de sa carrière au sein de la Sécurité maritime de Transport Canada, qui s'est échelonnée sur plus d'un quart de siècle, le capitaine Toki (Tok) Ghuman a acquis une connaissance générale exceptionnelle en matière de certification du personnel.

John Claterson (à gauche) présentant au capitaine Toki Ghuman (à droite) son certificat de retraite.



## Cérémonie de départ à la retraite

un grand vide dans les secteurs de la formation et de la sécurité des navigateurs.

La formation et de la sécurité des navigateurs.

acharné, dont le départ laisse une grande vide dans les secteurs de la formation et de la sécurité des navigateurs.

M. Keeffe est un travailleur dévoué, dont le départ laisse une grande vide dans les secteurs de la formation et de la sécurité des navigateurs.

de mer renaît ».

Après avoir exercé son métier de mécanicien de marine pendant 35 ans, Brian Keeffe a abandonné son rôle d'examinateur de mécaniciens M. Brian Keeffe a abandonné son rôle d'examinateur de mécaniciens

**Brian Keeffe friend une retraite bien méritée après 35 ans de loyaux services**

Il a entamé sa carrière au sein de la Sécurité maritime de Transport Canada en 1998, à Ottawa, à titre

d'inspecteur et d'examinateur de mécaniciens. Il a alors fait appel à son expérience et à son bagage

pour goûter à celui de « vieux loup de mer renaît ».

M. Brian Keeffe a abandonné son rôle d'examinateur de mécaniciens

après avoir exercé son métier de

marquées de reconnaissance prover- nat de tous les secteurs du Ministère

M. Le Bars fut très touché par ces

marquées de reconnaissance prover- nat de tous les secteurs du Ministère

et de l'industrie maritime.

« qui étaient encore près à se salir ou à transmis son savoir à ceux

d'amis à Terre-neuve et en Ontario,

ensuite passé un certain nombre

lise dans la mécanique navale. Il a

en qualité de conférencier spéci- au Canada durant les années 1980,

renommées de l'époque. Il a migré au Canada, au cours de sa carrière au sein de la Sécurité maritime les plus

de transport maritimes

au sein de quelques-unes des sociétés

les fonctions de chef mécanicien

professions pour finalement exercer

Unit à gravi les échelons de la

mécanicien de marine au Royaume-Uni et à terminé ses études au

plus de 125 personnes se sont réunies

à Ottawa afin de souhaiter à Emile,

Emile Le Bars à son épouse, Maria,

ainsi qu'à ses deux enfants, Emilie

et Rimouski, et d'y occuper le poste de

directeur. En octobre 2001, Emile

Rimouski, et d'y occuper le poste de

l'Institut maritime du Québec, à

au long cours avant d'enseigner à

Emile Le Bars était un capitaine

souigné le départ à la retraite

de Emile Le Bars

Une « cérémonie-retrouvailles »

Le 26 ans à la Sécurité maritime, où il

à mis un terme à une carrière de

à la fin de la Sécurité maritime, où il

exerçait en premier les fonctions

à la fin de la Sécurité maritime, où il

de la Division des caravanes et prévention de la

pollution.

Bud faisant une remarque.



Poignée de mains chaleureuse de David Collenette, ministre des Transports.



Bud et son épouse Carol



Bon vent et bonne visite à Bud Street

La plupart d'entre nous s'entendent pour dire que les changements sont de bonnes occasions de faire sortir de sonnières enrichies. mémoire des expériences de faire sanctes, mais qu'ils sont aussi porteurs d'optimisme et de fécondité pour l'aventure. C'est dans cet esprit que nous souhaitons à Bud tout le succès possible dans son nouveau rôle avec la Lloyd's Register of Shipping.

Bud a être chaleureusement félicité pour son leadership au cours des nombreux défis et événements survenus ces dernières années. Très sensible à cette fierté et aux hommages exprimés, Bud a dit : « J'accepte les témoignages d'affection de mes collègues et amis, et sachez que je ressens les mêmes bonnes sentiments envers tous ceux qui ont consacré de longues heures à l'accomplissement de nos buts. Ce fut un immense honneur dévoqué que celle de la sécurité que d'couvrir avec une équipe aussi organisée qu'un véritable rassemblement de marins et avec des gens d'autres marins. Je me rendrai au courant sur l'eau, je me rendrai au courant d'être, l'amélioration de la sécurité organisationnelle notre raison d'être, l'amélioration de la sécurité de vos entreprises et je vous souhaite un franc succès. »

**B**ud Streefer a quitté la fonction publique cette année après avoir été directeur général de la Sécurité maritime durant cinq ans. Collègues, représentants du gouvernement et dirigeants de l'industrie maritime se sont réunis à Ottawa pour rendre hommage à Bud et lui offrir leurs meilleurs voeux.

Normes d'inspektion et d'exploitation, Ontario, Canada  
Minister-Chouinard et William Hendriksen,  
Sect. Holloway, Brother Pierre, Suzanne  
De gauche à droite : Said Nasif



La plupart des gens recommandent que la sécurité des petits bâtiments peut être améliorée et que des modifications sont imposées. Ainsi, la marine de Transports Canada, ses partenaires, de même que le milieu des petits bâtiments collaboreront à la conception d'un système de sécurité logique et durable, qui répond aux besoins des Canadiens.

## Changement fondé sur la collaboration

Mise en valeur de la contribution des clients et des parties intéressées  
Les séances de consultation mises en œuvre dans l'ensemble du pays permettent de recueillir des renseignements utiles relatives à la réglementation et aux lignes directrices qui sous-tendent le nouveau régime de sécurité. Le Conseil consultatif maritime canadien (CMC) contribue à la discussion et à la résolution de nombreux problèmes.

par des programmes de formation en classe et de télé apprentissage, par des bibliothèques électroniques et par des programmes d'assurance de qualité destinés à améliorer les inscriptions. Les propriétaires et les exploitants de navires pourront obtenir des renseignements par le biais de sites Web et de trousses d'information; de plus, on élaborerait des stratégies actuellement destinées à sensibiliser davantage le public aux questions liées à la sécurité des petits bâtimens.

Le groupe de la Sécurité maritime de Transports Canada a obtenu une médaille d'or pour son Système de contrôle par l'État du port canadien (SCPEC). Le groupe a reçu la médaille lors de la neuvième cérémonie annuelle de GTFC (Exposition technologique gouvernementale) consacrée à la remise des Prix de distinction, qui rendait hommage à l'excellence dans la gestion de l'information et de la technologie dans la fonction publique. Le SCPEC a été recommandé dans les catégories liées à l'investissement stratégique dans la gestion de l'information et à la technologie de l'information et à la sécurité dans la gestion de l'information et à la technologie de l'information et à la sécurité.

**NOS EFFETS A PROPOS DE PRIX... SYSTÈME DE CONTRÔLE PAR L'ETAT DU PORT CANADIEN DE LA SÉCURITÉ MARITIME**

On a défini les exigences fondamentales liées à la formation en matière de sécurité et à la compétence des conducteurs, à l'égard des équipages et des conducteurs de petits bâts-mêts commerciaux. Tous les types de petits bâtiments dévoués à la sécurité munis d'un certificat ou réponse à une exigence liée à la sécurité ou à la compétence.

Elaboration d'une culture axée sur la sécurité

La sécurité constitue une réponse à la sécurité maritime serrant appuyés par la sécurité commune. Les inspecteurs de la sécurité maritime sont responsables de la sécurité.

Les inspecteurs de la Sécurité maritime ne servent pas en mesure de toute leur énergie à empêcher les naufrages causés par l'insuffisance des connaissances relatives aux naufrages et à l'analyse des causes d'accidents, les inspections mettant l'accent sur les navires les plus vulnérables, de même que sur leur sécurité et leurs systèmes de sécurité matérielle et leur croisière, et servent donc les plus efficaces.

Priority de la compétence des conducteurs

Gestion des risques

efficacité sur place.

d'être mieux renseignés et plus

toujours, permettant aux inspecteurs

d'accéder à des bibliothèques virtuelles,

des ordinateurs munis d'ordinateurs

Des outils de terrain, par exemple,

et mettent l'accent sur la conformité.

ment la capacité d'inspection à dual

c'est égare, il accroîtrait considérable-

On mettra en œuvre un système fondé sur l'auto-inspection et des rapports annuels, augmenté d'inspections de la sécurité. Les organismes chargés de l'application de la loi effectueront, au nom de la Sécurité maritime, des inspections régulières et par des vérifications de leur côté. Les inspecteurs non programmées exerceront du métier de sécurité cruciale ; à

Outre la taille des navires et le nombre de passagers, les nouvelles exigences réglementaires rendront complète de l'activité des navires et de la zone d'exploitation. Les nouvelles exigences en matière de sécurité, notamment, le port d'équipement de sauvetage et la conception axée sur la stabilité des navires, seront graduellement renforcées, selon les facteurs logistiques liés à la sécurité.

15 tonnes et qui transportent un maximum de 12 passagers. La base de dommages nouvellement créée grossira compte tenu du nombre croissant de petits bâtiments inspectés suite à leur entrée dans le programme.

Applications d'expéditions progressives en matière de sécurité

**Adoption d'une approche plus globale**

de sécurité de 2003

CHARGEMENTS HORAUX DU RÉGIME

Tous les petits bâtimenTs commer-  
ciaux feront l'objet d'inspecTions, y  
compris certains naTives accuLlement  
exemples de l'inspecTion annuelle

d'une laTige brune infectieuse à  
obligatoire, notamment les naTives



INITIATIVES MAJEURES DU RÉGIME DE SÉCURITÉ DE 2003

Les activités de coordination (intérâge) comparent la coordination au sein d'un secteur de la Sécurité maritime, afin de garantir la compréhension, la collaboration et le renforcement des relations qui s'ensuivra. A l'instar, les efforts se portent sur les divisions de la réglementation du régime, de l'accréditation des employés, de l'assurance de la qualité, du liaison intergouvernementale relative à la Sécurité maritime, tandis que de la formation et de l'inspecion de la Sécurité maritime, Pêches et Oceans Canada, du Bureau de la sécurité des transports et des organismes chargés de l'application de la Loi. De plus, des efforts de coordination mis en œuvre avec les intervenants du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), avec les associations industrielles, ainsi que des gouvernements et des organismes étrangers, notamment, l'Organisation internationale de norme (ISO) et l'Américain Board and Yacht Council (ABYC), garantissant l'adoption d'une approche raisonnante en ce qui a trait au changement, ainsi que l'harmonisation avec d'autres systèmes de sécurité.

*Dès directrices en matière de sécurité de sensibilisation* servent des thèmes aux propriétaires, aux conducteurs, de même qu'aux inspecteurs, en vue d'améliorer la sensibilisation, l'information et les connaissances en matière de sécurité. Afin d'appuyer le nouveau régime d'inspection maritime sur le thème, Sécurité maritime a préparé un cours sur l'inspection des passagers et va de L'avant avec les nouvelles exigences des passagers et va de L'avant avec les nouvelles exigences des navires à passagers et de base en matière de sécurité et de compétence des conducteurs pour les petits bâtiments commerciaux et les petits bateaux de plaisance.

*Les systèmes d'inspection et d'application de la réglementation*  
de procédures d'inspection et de listes de contrôle destinées à appuyer « la première inspection ou l'initial » de tous les petits équipements commerciaux au Canada. L'auto-inspection, de même que des inspections ponctuelles ou au hasard constituent également des éléments cruciaux. Des organismes partenaires, notamment la Garde côtière canadienne, la Gendarmerie royale du Canada et la Police provinciale de Ontario, accroissent la capacité de la Sécurité maritime de Transport Canada, en contribuant à l'application de la loi en vertu de la LMG 2001.

*En matière de règlements et de normes, les activités comprennent la modification ou la rédaction de la réglementation touchant la priorité de la sécurité dans le contexte de la Loi de 2001 sur la maine marchande du Canada, (LMC 2001), de même que la mise à jour de normes et de lignes directrices.*

*Les facteurs qui orientent l'élaboration des politiques comprises dans la définition de la population de petits bâtimens, l'analyse de données relatives aux incendies, de même que la détermination des risques*

Securite maritime, Ottawa  
Ross McDonald

A cette fin, les responsables de la Sécurité maritime ont délégué certains services pour les bâtiments plus grands à des sociétés de classification. Le personnel de la Sécurité maritime sera ainsi mieux en mesure de se concentrer sur les priorités et sur les partenariats qui favorisent la sécurité de l'ensemble des bâti- ments commerciaux au Canada.

...suite de la page 1

La protection contre l'incendie à bord des navires

Collaborateur : Matthew Andrade

- Références :
  - o OMI - Convention SOLAS, règle II-2
  - o IMO - Resolution MSC 27 (61)
  - o Environnement Canada (*La convention sur la protection de l'environnement*)
  - o Règlements sur le matériau et d'application immédiate des mesures de protection
  - o Des incidents, détectés et d'application immédiate des mesures de protection
  - o Bulletin de la sécurité des navires
  - o 15/1995, « Le halon et ses substituts comme agents extincteurs d'incombustibles comme navires canadiens »
  - o à bord de navires canadiens »

De nombreux substituts ont été soumis à des essais. Ceux qui servent en tant que substitut satisfaisants selon les exigences de l'OMI et du Canada seront approuvés à l'intention des navires canadiens.

- Le remplissage multiple des extincteurs au halon sera interdit d'ici 2003.
  - Un second remplissage seulement sera autorisé dans le cas des systèmes fixes entre 2005 et 2010 à condition que l'entretien soit remplacé par un autre système moins dur qu'un autre.
  - Tous les remplissages seront interdits à compter de 2010 et cette interdiction remplissez.

Environnement Canada a demandé dans son Plan d'action national de mai 2001, que l'utilisation des chloro-tuorocarbures (les CFC) et des掌上化學品 soit éliminée graduellement dans les années à venir. L'élimination graduelle des systèmes utilisations encore tolérées se ferait de la façon suivante :

Les navires constitutifs avant ces dates peuvent continuer d'utiliser du ballon recyclé produit par les Pays membres sur la liste de l'OMI et par les organismes de service approuvés par la Commission maritime internationale et le Comité des affaires maritimes de l'Organisation mondiale du commerce. Ces Laboratoires des assurances du Canada sont le seul gaz CO<sub>2</sub> est le seul gaz que l'OMI et le Canada approuvent pour tous les autres navires.

Malheureusement, les scientifiques ont constaté que le halon réagit dans l'atmosphère contribue à l'appauvrissement de la couche d'ozone. C'est pour quoi le Protocole de Montréal n'a traité internationalement dont le Canada du halon depuis janvier 1994. L'OMI a interdit à bord des navires réservoirs-constitutifs le 1<sup>er</sup> octobre 1994 ou après cette date. Le Canada en interdit utilisant un a bord des navires domes-tiques immatriculés le 1<sup>er</sup> octobre 1995 ou après cette date.

Le champion des agents extincteurs A bord des navires, le CO<sub>2</sub> a été jusqu'à ce que le halon fasse son apparition dans les années 60 et gagné la faveur de l'Organisation maritime internationale (OMI) et du Canada. En effet, ce nouveau gaz occupe moins d'espace au rangement sans danger pour les étres humains dans les locaux habillés. Il convient pour l'extinction d'incendies de toutes classes — classe A (mate- carburés et liquides inflammables) et classe B (hydro- et chlorées sols sans dangers nomi- propre » et ses concentrations nomi- ques sont sans danger pour les étres humains dans les locaux habillés. II connaît pour l'extinction d'incendies de toutes classes — classe A (mate-

**T**eux et ses usages fascinent les êtres humains depuis toujours, mais personne n'a encore trouvé une fagot vraiment exceptionnelle de vannerie les centaines d'incendies qui surviennent dans les forêts, des bâtiments, et à bord des navires. La préférence à toujours été accordée à l'eau, suivie d'autres agents extin- chimiique, le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), bien sûr, ce gaz merveilleux qui est le halon.

u e m

Méthode en ligne de l'inspecteur maritime	Cours d'initialisation pour les inspecteurs maritimes	Inspections des petits navires à passagers	Cours d'introduction à l'assurance de la qualité	Cours d'examenateur	Contrôle des navires par l'Etat du port	Inspecteur du système mondial de dérèglement et sécurité en mer (SMDM)	Cours sur la sécurité et la santé au travail (nauvires)	Cours de fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution	Cours de mise en œuvre de la norme ISO 9001	Gestion du Programme de sécurité et de santé au travail (nauvires)	Les enquêtes, phase I et II	Un cours sur l'inspecion et la certification des navires est en cours d'élaboration.
-------------------------------------------	-------------------------------------------------------	--------------------------------------------	--------------------------------------------------	---------------------	-----------------------------------------	------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------	-----------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

Le programme national de formation de la Sécurité maritime fournit aux inspecteurs de la sécurité maritime une formation professionnelle particulière maritime pour les officiers nautiques et les officiers techniques qui œuvrent dans le secteur des cours d'acuité mentale et de sensibilité à l'environnement.

et innovez avec nous!

améliorations à suger? Vous commentaires contribueront à l'amélioration de ce site web, alors « embarquez » vous sont particulièrement utiles? Aimerez-vous faire ajouter quelque chose? Avez-vous des modifications ou des suggestions à ce sujet?

Nous sommes heureux de vous présenter le nouveau site des **Services maritimes en direct** ([www.ssm.gc.ca](http://www.ssm.gc.ca)). Vous y trouverez un carrefour de renseignements faciles à consulter sur les services maritimes offerts par Transports Canada, Environnement Canada et Pêches et Oceans Canada, ainsi que des liens vers des sites d'intérêt.

## SERVICE MARITIMES EN DIRECT ...suite de la page couverture

Collaborateur : Philip Ryan, Sécurité maritime, Ottawa



On peut accéder au Manuel en ligne de l'inspecteur maritime à partir de la page des inspecteurs du site Internet de la Sécurité maritime :

## OU LE TROUVER

des suggestions en tout temps en cliquant sur le bouton « formulaire de commentaires » que l'on trouve tout au long du manuel.  
On espère que ce type de collaboration demarrera une caractéristique importante du manuel. Le PNf prévoit recueillir la rétroaction des utilisateurs de façon constante et régulière pour améliorer la qualité et la pertinence des informations relatives dans le cadre de leur formation initiale.

Tous les projets du PNf sont attribuables à la collaboration. Cela est particulièrement vrai pour l'édition du Manuel en ligne. Tout au long du projet, le personnel du PNf pourra évaluer la version d'essai en conditions réelles dans le cadre de leur formation initiale.

Le PNf d'imerait remercier tous les qui ont pris le temps d'examiner et de commenter les diverses parties du manuel ainsi que le premier groupe des nouveaux inspecteurs qui ont travaillé avec la version d'essai en conditions réelles dans le cadre de leur formation initiale.

Le PNf a tiré profit de l'expertise de nombreux inspecteurs techniques (IT) de l'Administration centrale et des Régions et a fréquemment fait appel à nos développeurs de site Web pour faire en sorte que le programme fonctionne sans problème.

En concordant le Manuel en ligne, le personnel du PNf a tenté de produire une trousse de formation complète, facile à utiliser et souple offrant des possibilités d'apprentissage accrue grâce à une interaction avec des experts en la matière.

La formation initiale du Manuel en ligne est un véritable outil pour l'apprentissage se fait au rythme de chacun et peut s'étendre sur une période de temps; elle permet d'absorber les connaissances de départ : les stagiaires n'ont pas à revivre des sujets qu'ils connaissent déjà.

Elle donne également des autres avantages de l'apprentissage en ligne (appelé aussi e-éducation), il y a :

- disponibilité de l'instruction en tout temps;
- modularité du contenu et de la présentation; et
- unicité du format.

Le Manuel est la première tentative de la Sécurité maritime à offrir une formation en ligne. Le personnel du PNf espère que cette nouvelle méthode de présentation — qui est de plus utilisée par l'industrie, le gouvernement et les établissements d'enseignement — fournit une formation efficace, un accès plus facile à la formation et une réduction des coûts.

Pour assurer à ce besoin, le Programme national de formation de la Sécurité maritime a élaboré le **Manuel en ligne de l'inspecteur maritime**, une trousse de programmes en matière de sécurité ainsi que les responsabilités prévues dans les ententes internationales.

Sécurité maritime de Transports Canada. De nombreux sujets doivent être assimilés, entre autres les lois, règlements, conventions, normes et codes, une grande diversité d'emploi, ils doivent assimiler un ensemble de connaissances considérable afin de fonctionner efficacement au sein du cadre réglementaire complexe administratif.

Il est également reconnu que les nouveaux inspecteurs maritimes sont confrontés à une courbe d'apprentissage d'entreprise. Même si leur expertise maritime est une condition

## UN BESOIN DE FORMATION

# Lancement de la formation en ligne

Ottawa  
Sécurité maritime  
Bill King et Linda Brazeau  
Collaborateurs :

CMA/Cmcprincipal.htm  
Pour plus de renseignements sur le  
projet de réforme de la réglementation  
d'exploitation le site : [www.tc.gc.ca/](http://www.tc.gc.ca/)

menu.htm  
securitatemaritime/Règle-affimetre/  
interminables : [www.tc.gc.ca/](http://www.tc.gc.ca/)  
maritime, Réglementation et affaires  
consultez le site Web de Sécurité  
affaires sur le site Web de Consultation  
futures réunions de consultation,  
Pour avoir la date et le lieu des

échéances, Sécurité maritime.  
Réglementation et affaires interma-  
tchare M. Bill Nash, directeur,  
la collaboration des intervenants  
et Oceans Canada compétent sur  
Transports Canada et de Pechees  
tache énorme. Les responsables de  
de réglementation constituent une  
L'établissement d'un nouveau système  
canadienne.

adaptes aux besoins tousours chan-  
geants de la collectivité maritime  
canadienne.  
du gouvernement à Ottawa.

La réunion d'Avril 2002 du CMC (Conseil consultatif  
maritime canadien) a eu lieu au centre de conférences  
du Conseil consultatif



# La tâche en perspective — Réforme de la réglementation liée à la LMC 2001

logiques, fondés sur les risques et  
d'exploiter des règlements cohérents,  
réglementation nous permettons  
l'ame au processus de réforme de la  
« La participation du milieu mar-  
itime, autres

consultations.

On prévoit tenir d'autres  
bâtiments. Réglementation relative aux petits  
consultations état consacrée à la  
mention. La Seconde série de  
régionalisation des séries de régle-  
série de discussions portant sur la  
un apêtrud de la LMC 2001, a été  
permis aux participants d'obtenir  
série initiale de consultations, qui  
consultation ont déjà eu lieu. La  
nouvelles deux séries de séances de  
effet, deux séries de séances de

bien, deux séries de l'environnement. A cet  
la protection des personnes, des  
vernemant du Canada à l'égard de  
maritime et l'engagement du gou-  
à la fois les besoins de l'industrie  
nouveaux règlements qui illustrent  
milieu maritime à l'élaboration de  
Canada veulent faire participer le  
Canada et de Pechees et Oceans  
Les responsables de Transports

maritime et des Canadiens.  
opérations vis-à-vis de l'industrie  
nurea d'honneur ses obligations  
processus, le gouvernement conti-  
mais, tout au long du  
la priorité absolue,

réforme de la  
La réglementation reste  
autres documents pertinents.

la nouvelle loi.  
mise en place de  
vigueur jusqu'à la  
demembreton en  
du Canada actuelle  
maritime marchandise  
de la LMC 2001.  
ment pris en vertu  
de la LMC 2001  
De plus, les règle-  
officielle de la LMC  
de la mise en œuvre  
dans les deux ans

que la phase deux sera terminée  
à jour et actualisés. Nous prévoyons  
du Canada, mais qui doivent être mis  
Lai de 2001 sur la marine marchande  
d'éléments conformes à la nouvelle  
réglementation qui sont juridi-  
La phase deux mettra l'accent sur les

pas avec la LMC ramainée.  
des dispositions qui ne concordent  
de la Lai à un envoi de transmettre  
LMC ramainée; (ii) viser les dispo-

nouveaux concepts intégrés à la  
les besoins suivants : (i) appuyer les  
que sur ceux qui sont essentiels pour  
et pour l'environnement, de même

une priorité pour la sécurité maritime  
sur les réglementations qui constituent

La phase un, déjà entamée, est axée  
sur les réglementations qui consti-  
tuent la sécurité maritime.

Les deux séries de séances de  
l'environnement. Ces deux phases.

est divisée en deux phases. Ce projet

centrale de réglementations. Ce

revêt et de remanier plus d'une  
charge des équipages de projet de

Canada (Grade coûte canadienne)

partenariat avec Pechees et Oceans

seulement. Transports Canada, en

en vigueur dans quelques années

du royaume, elle entraîne officiellement

sur la réforme du régime de réglementation qui appuie la Lai sur la

maritime marchande du Canada. Bien

meilleur résultat pour le régime de réglementation

autres réglementations, des normes et

ont été supprimées et seront transposées

comprendre. Les détails techniques

legislatif clair, simple et facile à

à la Lai ont débouché sur un cadre

bre 2001. Les modifications apportées

à recu la sanction royale, le Lai novem-  
bre 2001. Les modifications apportées

à recu la LMC 2001 sur la marine

de transport maritime s'est terminée

ion canadienne en matière

de étape importante de la législa-

U

- Vous pouvez accéder à tous les bulletins et à la liste complète des publications en ligne de la Sécurité maritime à l'adresse Web suivante : [www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm)
- 09/2002 — Systèmes d'assèchement des cales : la détection rapide peut sauver des vies
  - 08/2002 — Brevefs et certificats des mécaniciens de marine — mise à jour
  - 07/2002 — Appareils respiratoires pour l'évacuation d'urgence
  - 06/2002 — Séances d'information sur la sécurité à l'attention des passagers
  - 05/2002 — Code international de gestion pour la sécurité aux installations radio VHF à fonction d'appel sélectif numérique (Radio VHF — ASN)
  - 04/2002 — Entrée en vigueur immédiate de nouvelles exigences relatives aux installations de chargement individuées dans le manuel de chargement
  - 03/2002 — Caractérisations solides en vrac : Écarts par rapport aux conditions de chargement individuées dans le manuel de chargement
  - 02/2002 — Systèmes de références des cartes marines et exactitude des positions
  - 01/2002 — Dispositifs de largage hydrostatiques effectués

En plus des publications ci-haut mentionnées, la Sécurité maritime a émis au cours des récents mois, un certain nombre de Bulletins de la sécurité des navires :

La présente norme sera révisée plus en profondeur en vue d'être insérée par renvoi dans le Règlement sur les petits bâtimens. La norme révisée remplace le TP 1332-1,999, Normes de construction des petits bateaux. Son application est assurée conjointement par le Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne, pour les embarcations de plaisance, et par Sécurité maritime de Transports Canada, pour les navires commerciaux.

Cette norme révise et améliore la formation des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'état du port. Elle définit porte de navires étrangers arrivant dans les ports canadiens, incluant les installations canadiennes et internationales, ainsi que les rapports statiologues. Au cours de 2001, Transports Canada a pris des mesures efficaces afin de redire le nombre de navires étrangers non conformes aux conventions statiologues. Au cours de 2001, Transports Canada a également arrêté d'envoyer les recommandations de l'examen ministériel.

## NORMES DE CONSTRUCTION DES PETITS BATEAUX (2002) — TP 1332

Le Guide décrivent les procédures administratives applicables à la livraison des certificats médicaux, les facteurs dont les médecins et les infirmiers/ères autorisés/ées sont tenus de vérifier si les gens de mer satisfont ces conditions. Ces deux documents doivent être utilisés du présent document et des cours de formation pour faciliter la réalisation des futures évaluations en fonction du risque.

## MÉTHODE DE GESTION DES RISQUES DE PILOTAGE (2001) — TP 13741

Le Guide décrivent les procédures administratives applicables à la livraison des certificats médicaux, les facteurs dont les médecins et les infirmiers/ères autorisés/ées sont tenus de vérifier si les gens de mer satisfont ces conditions. Ces deux documents doivent être utilisés du présent document et des cours de formation pour faciliter la réalisation des futures évaluations en fonction du risque.

## EXAMEN MÉDICAL DES MARINS — GUIDE DU MÉDECIN (2001) — TP 11343

Au Canada, un grand nombre de personnel est déplacé sur les îles et îlots pendant les mois d'hiver et du printemps dans des embarcations non munies de radeaux de sauvetage. L'étude en question vise à établir si cette situation est acceptable ou non.

## LA SURVIE EN EAUX FROIDES (2001) — TP 13822

Cette publication mise à jour en 2001, liste tous les cours de formation offerts par des institutions au Canada, aux États-Unis et au Royaume-Uni ainsi qu'à l'adresse des personnes-ressources et les cours offerts dans chaque établissement.

## COURS DE FORMATION APPROUVEZ PAR LA DIRECTION DE LA SÉCURITÉ MARITIME (2001) — TP 10655

Les présentes normes, modifiées en 2002, concernent les normes minimales de sécurité de l'équipement, des installations et des appareils électriques et les exigences énergétiques du Canada ou lorsqu'e sont installées, l'équipement ou les machines d'un navire existant fait l'objet d'une reconstitution ou de modifications substantielles.

## NORMES D'ÉLECTRICITÉ REGISSEANT LES NAVIRES (2002) — TP 127

En plus de la signature de l'entente, plusieurs autres conditions doivent être satisfaites avant qu'une société de classification soit acceptée en vertu du Programme de délégation des inspections.

Det Norske Veritas, D'autre part, Bureau Veritas est sur le point de conclure une entente

avec la marine nationale, soit Lloyds Register of Shipping, l'American Bureau of Shipping et

des navires canadiens. D'autre part, trois autres sociétés de classification ont signé des ententes

avec la marine militaire allemande, soit sur les priorités de sécurité en mer

de la délégation dédiée aux fonctions portes à porte de la sécurité maritime sollicité mieux en

classification, afin que les responsables de la sécurité maritime sollicité mieux

même que la réglementation de celle-ci dans ce contexte. Cette entente fait partie

de la livraison de certificats spécifiques aux navires immobiliers au Canada à GL, de

la délégation, les deux organisations ont conclu une entente qui entraîne la délégation

de deux organisations aux partenaires qui ont conclu une entente qui entraîne la délégation

visant à favoriser l'industrie maritime canadienne, de même que la sécurité en mer.

Un nouveau partenariat a long terme entre Transports Canada et Germanischer Lloyd (GL)

## UNE NOUVELLE ENTENTE OU FAVORISERA LA SÉCURITÉ EN MER



**TRANSPORTS CANADA ET GERMANSCHER LLOYD (GL) SIGNENT**

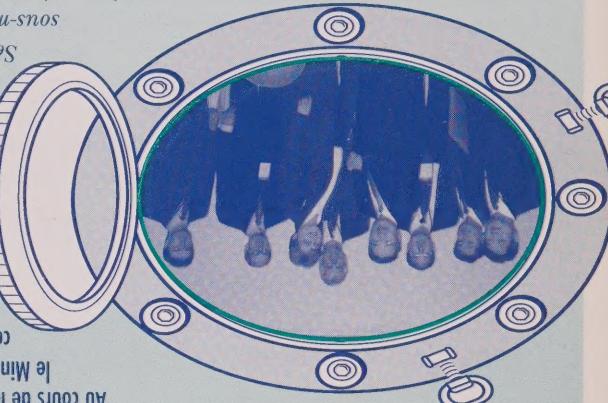
Cette fois-ci de signature. De gauche à droite : H. Maizier, gestionnaire de secteur GL Canada; H. Hornmann, directeur GL, Grannemann, directeur général GL division direction GL, F. Granemann, directeur général GL division direction GL, V. M. Santos-Pedro, directeur TC.

Sur la photo, de gauche à droite, les personnes présentes à la signature du protocole

d'entente : M. Eun Lee, directeur général du Bureau de la sécurité maritime de Corée au Japon; M. K-Tack Lim, directeur, ministre des affaires maritimes et des pêches, République de Corée; M. HE Yu Sam-Nam, ministre des affaires maritimes et des pêches, République de Corée; M. Richard Day, directeur, ministre des affaires maritimes et des pêches, République de Corée; M. Seong-ho Kim, attaché des affaires maritimes et des pêches, République de Corée; M. Bernard Maagari Broadborth, ambassadeur du Canada, Tokyo; M. David Sturmaan, directeur secrétaire, section sous-ministre — Transports Canada; M. Bernard Maagari Broadborth, directeur, normes — normes et exportations, République de Corée; M. Richard Day, directeur, ministre des affaires maritimes et des pêches, République de Corée; M. Eun Lee, directeur général du Bureau de la sécurité maritime de Corée au Japon;

Le Ministère des affaires maritimes et des pêches de la République de Corée, dès lors à promouvoir la collaboration technique entre les deux pays, en ce qui a trait à la sécurité et à la sécurité maritime.

Au cours de la conférence, Mme Bloodworth a signé un protocole d'entente bilatéral entre Transports Canada et



M. Richard Day, directeur, Normes — nautiques et exploitation, Transports Canada; Ets-Lnis et le capitaine Andrew Sur la photo, de gauche à droite, les personnes présentes à la signature du protocole

à proposer, notamment des mesures destinées à éliminer les problèmes environnementaux liés à l'infrastructure de transport. Les autres Y a collaborer afin de lutter contre les problèmes environnementaux liés à l'infrastructure de transport. Les pays du monde entier à collaborer afin de lutter contre les problèmes environnementaux liés à l'infrastructure de transport. Les autres Y proposent, notamment des mesures destinées à éliminer les problèmes environnementaux liés à l'infrastructure de transport. Les autres Y

Les ministres de 20 pays développés ont rédigé quatre déclarations conjointes visant à inciter les pays du monde entier

Plus foi cette année, l'ancienne sous-ministre Margaret Bloodworth a représenté le Canada lors d'une conférence

## À LA SUITE ET À LA SÉCURITÉ



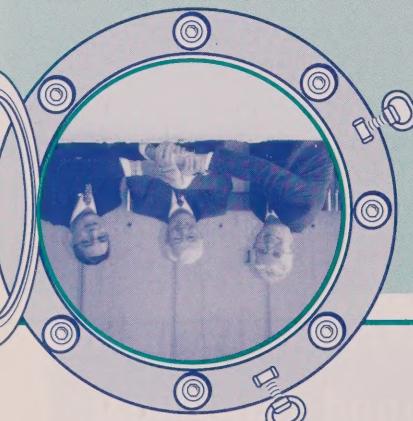
**COOPÉRATION INTERNATIONALE RELATIVE AU MILIEU MARITIME.**

Dans le cadre de l'accord de libre-échange nord-américain (ALENA), les partenaires s'emploieront à harmoniser les procédures et à échanger des renseignements, ainsi que leurs effets d'inspecteurs.

Lors de la réunion du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI), les autorités maritimes du Canada, des États-Unis et du Mexique ont signé une déclaration nord-américaine conjointe relative au contrôle portefeuille port.

Une déclaration signée l'an dernier contribuera à établir une relation plus solide entre les trois compétences maritimes.

UNE DECLARATION RELATIVE AU CONTRÔLE PORTEFEUILLER ENSEMBLE



Travailler ensemble

Gérard McDonald Directeur général, Sécurité maritime

**Serious Medical**

- Ces miniatures permettent d'entrevoir l'avvenir avec optimisme et enthousiasme.
- En ce qui me concerne, je serai heureux de poursuivre cette démarche importante et stimulante avec vous, dans le cadre de mes nouvelles fonctions de directeur général de la Sécurité maritime. Je suis sûr que je peux compter sur votre appui dans cette démarche, qui nous permettra de tracer l'avenir de notre organisation.
- Recevez mes meilleures salutations.

Gerrard McDonald



# Observations du directeur général

Coume plusieurs d'entre vous  
e savez, la Loi de 2001 sur la marine  
maritimes du Canada (LMMC 2001)  
a reçu la sanction royale le 1<sup>er</sup> novembre  
2001. Je tiens à exprimer ma  
satisfaction aux employés de la  
Sécurité maritime, à nos partenaires,  
ainsi qu'aux parties intéressées de  
notre contribution à la réalisation  
de cette étape historique.

La tâche qui en découle, et qui  
consiste en l'examen d'une centaine  
de règlements existants, est massive.  
nant en cours, je suis convaincu que,  
grâce à la collaboration de nos collè-  
gues de Peches et Oceans Canada,  
l'équipe responsable de la réforme  
de la réglementation sera en mesure  
de relever les défis qui l'attendent.

**T**a direction générale de la Sécurité maritime uravise actuellement une période très mouvementée. Comme toujours, nous nous efforçons d'améliorer la sécurité en mer, en accordant une importance toute particulière à la sécurité des marins commerciaux et à la réforme de la réglementation.

Les articles nécessitent possédairement les quelques ou les points de vue officiels de la Direction générale de la sécurité maritime. Sauf avis contraire, un document émis par la Direction générale de la sécurité maritime pourra être considéré comme source.

Site web : [www.tc.gc.ca/securitemaritime](http://www.tc.gc.ca/securitemaritime)  
Courriel : [securitemaritime@tc.gc.ca](mailto:securitemaritime@tc.gc.ca)

Télécopieur : (613) 990-6191  
Téléphone : (613) 990-6653

Canada K1A 0N8

330, rue Sparks, 11<sup>e</sup> Etage

Transport Canada, Sécurité maritime  
Secteur maritime en toute sécurité

## **Redacteur en chef**

Veuillez adresser vos commentaires, idées à :

## **Endu  tes**

Nous serions heureux de recevoir vos idées d'articles, ou l'suggéss de textes, de photos ou de suggestions. Veulliez indiquer vos noms, adresses et numéros de téléphone. L'équipage de la redaction se réserver le droit de réviser les articles pour des questions de longueur, de clarté et de style.

## SUMMISSIONS

Securité maritime en roue-basse est une publication de la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada. On y trouve de l'information générale, qu'il s'agisse de la législation maritime, en matière pour la communauté maritime et de recherches de projets ou d'évenements.

# en rubrique maritime Sécurité

**Services maritimes en direct**

Voir à la page 6 pour plus de détails

...suite à la page 8

Gouvernement du Canada

**12** Nouvelle approche de formation pour les petits bâtiments

11 Cérémonie de départ à la retraite

**des navires**

La protection contre l'incendie à bord

**6**      Lancement de la formation en ligne

**5**      Mise à la lumière 2001

La tacude en  
perpective — Réforme  
de la réglementation  
liée à la LMC 2001

La tacche en

### Travailler ensemble

## **2 Observations du directeur général**

# Matières abîle des

**Theatre**

www.audi.com

**Time**

La nouvelle Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMC 2001), qui constitue un facteur important en matière de sécurité, prendra sa forme définitive une fois que la réforme actuelle de la réglementation, qui met l'accent sur les petits bâtiments, sera terminée. La LMC 2001 permettra à l'ensemble du milieu maritime de fonctionner de manière sûre, efficace, sans danger pour l'environnement et adaptée aux besoins d'une majorité de Canadiens.

Une équipe de projets est employée à consulter des clients de l'ensemble du Canada. Une coordination interne au sein de l'organisme réglementaire du Canada a été mise en place pour assurer la participation de tous les secteurs maritimes. On fait des modifications aux régulations existantes sur les petits bâtiments. On a également mis en place un système de surveillance et de suivi des passagers et du équipement de sauvetage.

Au printemps 2003, Sécurité maritime de Transports Canada mettra en œuvre un nouveau régime de sécurité pour les navires nationaux. Ce nouveau régime s'applique aux petits bâtiments commerciaux d'une jauge brute d'au plus 150 tonnes. Ceci inclut un nombre important de bâtiments d'une jauge brute de 15 tonnes ou moins qui transportent un maximum de 12 passagers et qui n'avaient peut-être pas été inspectés antérieurement. Une fois entièrement mis en œuvre, le nouveau régime de sécurité à plus de 90 % de la flotte nationale du Canada.

## QUELLES MESURES PRENONS-NOUS?

Bien que le Canada jouisse déjà d'un taux enviable et peu élevé d'accidents, l'amélioration de la sécurité constitue toujours une priorité. Cependant, les stratégies révélées dans la majorité des accidents maritimes qui surviennent au Canada, y compris les accidents mortels, mettent en cause des causes des petits bâtiments. La mort par noyade de deux jeunes passagers qui se trouvaient à bord du navire de croisière *The North II*, qui a coulé dans la Baie Georgienne le 16 juin 2000, en fournit un tragique exemple. L'inquiétude fait ressortir la nécessité d'accroître les connaissances de sécurité et de renforcer la culture en matière de sécurité des petits bâtiments.

Engagement de l'Institut des sports Canada à l'égard de l'amélioration de la sécurité matérielle a motivé la récente série de modifications apportées aux règles et à la formation, dont la plupart sont fortement axées sur les petits

## **des navires nationaux**

## Amélioration de la sécurité

NUMERO 10 AUTUNNO 2002